

---

# EFEKTIVITAS PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

ANTORY ROYAN ADYAN  
Fakultas Hukum Universitas Bengkulu

## ABSTRACT

*One of the conducted by effort is government in lessening great street accident is starting to be gone into effect Code Number 22 Year 2009 about Traffic and Transportation Road, where decanted some new rule in the form of regulation obliging consumer society walke to turn on the light day time to rider of wheel motor vehicle two, as which is decanted in rule of Section 107, where pursuant to result of research which is komprehensif by police, by turning on the light day time to rider of wheel motor vehicle two making vehicle become in evidence and directly improve journey security storey;level. Besides proven by turning on the light day time earn meminimalisir accident of rider of wheel two. But go into effect rule of Section 107 not yet earned to be told to go into effectively.*

**Keyword:** *Effectively, Transportation of road*

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu-lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda (Fachrurrozy, 2001: 2).

Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah dalam me ngurangi angka kecelakaan di jalan raya adalah dengan mewajibkan masyarakat pengguna jalan untuk menyalakan lampu di siang hari bagi pengendara kendaraan ber motor roda dua, sebagaimana yang tertuang dalam ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan:

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang diguna kan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- (2). Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Ayat kedua pada pasal tersebut mengundang kontroversi di kalangan masyarakat. Satu pihak mengatakan bahwa peraturan tersebut dikeluarkan untuk menekan angka kecelakaan yang selalu meningkat setiap tahun nya. Sementara pihak lainnya ber pendapat bahwa peraturan tersebut suatu kekeliruan yang dipaksakan kepada masyarakat. Banyak sekali anggota masyarakat yang belum memahami pentingnya menyalakan lampu kendaraan sepeda motornya di siang hari. Padahal secara faktual penerapan aturan ini terbukti mampu menekan angka kecelakaan lalu lintas (P. Suwardjoko Warpani, 2010: 2).

Di Indonesia, angka kecelakaan pada triwulan pertama tahun 2007 meningkat 161,5 persen dibandingkan dengan triwulan tahun 2006. Dari data yang ada di Direktorat Lalu Lintas Mabes Polri, jumlah korban meninggal meningkat 29,7 persen, luka berat meningkat 93,5 persen dan luka ringan meningkat tajam yakni 54,2 persen. Jika diakumulasikan pada kurun waktu 2007-2010 saja kecelakaan lalu lintas mencapai 746.872 kasus, dengan total korban luka ringan, berat dan meninggal mencapai  $\pm$  20.000 orang (Singgih B Setiawan, 2010: 4). Angka ini melebihi jumlah korban meninggal dalam perang (Singgih B Setiawan, 2010: 4).

Berdasarkan data-data di atas membuat pihak berwenang mengeluarkan ketentuan menyalakan lampu di siang hari bagi kendaraan bermotor roda dua. Namun jarang sekali informasi yang sampai kepada masyarakat mengapa aturan ini dibuat serta hal apa yang menyebabkan *light-on* untuk sepeda motor di siang hari bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan fenomena tersebut, maka pemerintah telah mengeluarkan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mana apabila disimak pasal demi pasalnya sangat menghormati dan menghargai para pengguna jalan raya khususnya para pejalan kaki. Dibuatnya undang-undang tersebut adalah untuk menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Meski tujuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sangat baik dan positif guna menekan angka fatalisasi dan kecelakaan lalu-lintas, namun banyak pengamat meragukan efektifitas pelaksanaannya. Dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, terutama yang berkaitan dengan ketentuan yang mewajibkan pengendara kendaraan roda dua menyalakan lampu di siang hari, perlu kesatuan visi. Pengawasannya harus ketat agar tidak terjadi penyalahgunaan wewenang oleh petugas. Masyarakat perlu menyadari dan mengikuti aturan, karena Undang-Undang

itu lahir melalui pembahasan DPR sebagai representatif masyarakat (P. Suwardjoko Warpani, 2010: 4).

Pada kenyataannya, kesadaran pengguna motor untuk menyalakan lampu utamanya di siang hari, mulai kendur. Sebagian besar pengendara motor lebih memilih mematikan lampunya. Hanya beberapa pengendara saja yang menyalakan lampunya, khususnya pengendara yang memakai motor-motor keluaran baru (Wordpress, 2010). Padahal, aturan menyalakan lampu utama motor di siang hari, telah diatur dalam Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Jika ada yang melanggar, maka ancamannya pun cukup berat yaitu denda Rp 100.000,00 atau pidana kurungan selama 15 hari.

Apabila ditelusuri lebih mendalam, kurang patuhan masyarakat pengguna jalan raya untuk menyalakan lampu di siang hari ini dapat dikaji dari aspek keefektifitasan hukum. Efektifitas hukum adalah bahwa hukum itu berhasil guna dan efektif, di mana hukum mengemban fungsi ekspresif yaitu mengungkapkan pandangan hidup, nilai-nilai budaya dan nilai keadilan serta hukum mengemban fungsi instrumental yaitu sarana untuk menciptakan dan memelihara ketertiban, stabilitas dan pre diktabilitas, sarana untuk melestarikan nilai-nilai budaya dan mewujudkan keadilan, sarana pendidikan dan pengadaban masyarakat serta sarana pembaharuan masyarakat (men dorong, mengkanalisasi dan menegakkan perubahan masyarakat) (Bernard Arief Sidharta, 2001: 189).

Berdasarkan pandangan tersebut di atas, maka terwujudnya efektifitas hukum itu dibuktikan dengan terwujudnya nilai-nilai keadilan yang diciptakan oleh penegak hukum, terwujudnya ketertiban dan peradaban masyarakat yang menghargai hukum dan sadar hukum serta adanya perubahan masyarakat yang bisa diakomodasikan ke dalam sistem hukum, terciptanya peraturan hukum yang berorientasi kepada kesejahteraan rakyat

dan kepentingan bangsa bukan kepentingan politik, kepentingan pengusaha.

Secara substansi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya.

Selain itu, *culture* dari masyarakat akan menentukan bagaimana suatu norma dapat dijalankan dengan efektif dan efisien. Akan menjadi tantangan bagi penyelenggara negara ketika *culture* masyarakat tidak mendukung untuk melakukan *social engineering*. Se hingga didapat bagaimana masyarakat sadar untuk melaksanakan peraturan karena ia tahu apa hak dan kewajibannya, atau bagaimana aparat penegak hukum yang benar-benar menjunjung tinggi hukum (Ramdlon Naning, 2009: 72).

Norma-norma atau peraturan apapun tanpa adanya sarana pendukung seperti struktur keorganisasian yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan pastinya akan berjalan tidak efektif dan efisien. Selain itu, budaya dalam melakukan dan melaksanakan norma-norma atau peraturan juga harus dinilai, apakah memang sudah tepat masyarakat dapat melaksanakan (Soerjono Soekanto, 2002: 71). Hal ini berkaitan dengan bagaimana nantinya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 107, dapat diimplementasikan dengan baik. Berdasarkan uraian di atas penulis mencoba meneliti efektivitas Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## II. PEMBAHASAN

### Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang

Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntuk kan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung Pasal 1 angka 1)

Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi meliputi keamanan dan keselamatan lalu lintas yang sangat kurang, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidaktertiban lalu lintas. Persoalan - persoalan lalu lintas tersebut menimbulkan berbagai kerugian baik kerugian materiil maupun non materiil.

### 1. Kecelakaan Lalu Lintas

S. Wojowasito dalam Kamus Umum Lengkap Inggris – Indonesia, mengartikan kecelakaan sebagai kejadian (yang tidak disangka) sehingga kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang tidak disengaja terjadi di jalan umum, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban jiwa dan atau kerugian harta benda (S. Wojowasito).

Arif Budiarto dan Mahmudah menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak yang bersifat multi faktor, yang umumnya didahului oleh suatu situasi di mana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan (lalu lintas dan lingkungannya) (Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007: 136). Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.

Warpani berpendapat bahwa, ”penyebab kecelakaan dapat di

kelompokkan dalam empat unsur, yaitu: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan” (Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007: 136). Keempat unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan sangat bergantung dari perilaku Manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap Kamseltibcar Lantas.

b. Jalan

Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan /atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

c. Lingkungan

Lingkungan alam atau lingkungan binaan sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Bukit atau pohon yang menghalangi pandangan, tanjakan terjal, serta tikungan tajam merupakan faktor alam yang perlu mendapat perhatian dalam pengelolaan lalu lintas. Cuaca buruk juga memengaruhi keselamatan arus lalu lintas. Hujan yang deras atau berkabut menjadikan pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi.

Berdasarkan unsur-unsur di atas, penyebab kecelakaan yang paling dominan adalah faktor manusia kemudian faktor kendaraan, faktor jalan, dan terakhir faktor lingkungan.

## 2. Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan lalu lintas adalah kondisi dimana arus lalu lintas meningkat pada ruas jalan tertentu, sehingga waktu tempuh bertambah (karena kecepatan menurun) yang berakibat pada tidak lancarnya

pergerakan pada ruas jalan (T. Tjahjono, 2008: 11).

Menurut Budiarto dan Mahmudah, kemacetan dapat disebabkan antara lain oleh sarana dan prasarana lalu lintas yang masih terbatas, manajemen lalu lintas yang belum berfungsi secara optimal, pelayanan angkutan umum penumpang yang belum memadai, dan disiplin pemakai jalan yang masih rendah (Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007: 6). Sarana dan prasarana lalu lintas yang masih terbatas disini yang paling utama adalah faktor jalan. Meskipun manajemen lalu lintas, pelayanan angkutan serta disiplin berkendara tersebut sudah baik, sedangkan faktor prasarana jalan belum memadai maka masih sangat mungkin untuk terjadi kemacetan.

Masalah kemacetan lalu lintas merupakan problema yang sangat kompleks dan merupakan fenomena yang tidak mudah untuk diatasi terutama fenomena kemacetan yang terjadi di kota-kota besar, kawasan wisata, kawasan industri, perkantoran, pasar tumpah dan tempat-tempat lain di mana sebagai faktor penyebab antara lain :

- a. Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang disiplin, mau menang sendiri dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas.
- b. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.
- c. Menjamurnya pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan.
- d. Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai akibat kurang adanya koordinasi antar instansi terkait dalam perencanaan tata ruang perkotaan dan penerbitan ijin mendirikan bangunan terutama di tempat-tempat konsentrasi publik.
- e. Tidak terencananya rencana umum tata ruang wilayah (RUTRW) dalam penataan kota khususnya di kota-kota

besar menimbulkan permasalahan baru di bidang kemacetan lalu lintas.

### 3. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sanksi atau hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang paling ringan yaitu peringatan atau teguran agar pemakai jalan lebih disiplin, kemudian sanksi tilang dan denda dikenakan bagi pemakai jalan yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai kelengkapan surat-surat mengemudi, diantaranya Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Pelanggaran pengemudi yang tidak melengkapi administrasi atau surat-surat cukup dominan, namun pelanggaran yang mempunyai kecenderungan terhadap terjadinya kecelakaan yang lebih banyak disebabkan oleh pelanggaran kecepatan dan pelanggaran rambu dan marka menduduki posisi dibawah pelanggaran surat-surat. Sedangkan dari pelanggaran yang sering terjadi dan berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas belum secara maksimal bisa dilakukan penindakan oleh aparat penegak hukum.

#### **Konsep Kewajiban Pengendara Kendaraan Bermotor Menyalakan Lampu Di Siang Hari**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan peraturan bagi pengguna

motor untuk tetap menyalakan lampu di siang hari. Adanya kewajiban untuk menyalakan lampu pada siang hari agar pengguna kendaraan lebih berhati-hati juga untuk keselamatan berkendara. Adapun tujuan dituangkannya pertauran tersebut adalah untuk menghindari kecelakaan lalu lintas yang banyak menimpa pengendara. Aturan menyalakan lampu di siang hari untuk motor itu tertuang dalam Pasal 107 (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi : “Pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.” Untuk ketentuan pidananya tertuang dalam Pasal 293 ayat (2) di mana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp. 100 ribu.

Kebijakan menyalakan lampu siang bagi kendaraan roda dua merupakan hasil penelitian yang komprehensif oleh kepolisian, di mana membuat kendaraan menjadi mudah terlihat dan secara langsung meningkatkan tingkat keamanan perjalanan. Pengendara kendaraan lain hanya dengan melihat cahaya dari spion sudah bisa langsung berjaga-jaga. Selain itu terbukti dengan menyalakan lampu di siang hari dapat meminimalisir kecelakaan pengendara roda dua.

Bukan tanpa alasan, menyalakan lampu utama di siang hari akan membantu pengendara lain mendeteksi keberadaan motor melalui pancaran cahaya lampunya. Hal ini sekaligus menjadi peringatan dini bagi pengendara lain khususnya pengendara mobil, bahwa di belakang atau sekitarnya ada kendaraan lain. Meski belum ada data pasti seberapa besar persentasenya untuk meminimalisasi kecelakaan ber kendaraan, tetapi hal itu sangat efektif dan memang menjadi sebuah keharusan.

Saat mengendarai kendaraan, mata adalah salah satu panca indera yang paling penting. Indera mata itulah yang menjadi sensor penghindar kecelakaan. Untuk dapat memberikan respon, mata membutuhkan suatu bentuk stimulus awal. Syarat utama

terjadinya hubungan stimulus respon bukanlah jarak, tetapi adanya saling kesesuaian antara stimulus dan respon. Jika seseorang melihat suatu objek maka stimulus yang mengenai mata bukanlah objeknya secara langsung, tetapi sinar yang dipantulkan oleh objek tersebut yang bekerja sebagai stimulus yang mengenai mata. Stimulus yang diindera itu lalu diorganisasikan dan kemudian diinterpretasikan sehingga seseorang tersebut menyadari, serta mengerti tentang apa yang diindera itu (Ferry Hadary, 2011: 314).

Mata bekerja dengan cara menangkap pantulan sinar yang diperoleh pada jarak pandang mata. Pantulan-pantulan itu akan menentukan persepsi pengendara terhadap warna, bentuk dan jarak. Semua variabel hasil pengukuran ini jelas memengaruhi reaksi pengendara kendaraan tersebut. Sinyal dari mata akan diteruskan ke otak yang berfungsi sebagai pengendali (*controller*), kemudian menghasilkan stimulasi gerakan tubuh (*tactile* atau *body movement*) yang dalam hal ini sebagai aktuator (*actuator*) untuk menjaga kestabilan dan gerak laju kendaraan (Ferry Hadary, 2011: 314).

Seperti yang diketahui bersama, lampu adalah suatu alat yang dapat memproduksi cahaya dan cahaya itu sendiri adalah radiasi elektromagnetik yang mampu menyebabkan rangsangan kasat mata (*visibilitas*). Sementara, mengemudi kendaraan bermotor adalah aktivitas dinamis akibat adanya perubahan situasi. Secara umum kemampuan otak dan koordinasi fisik manusia hanya mampu bereaksi secara antisipatif terhadap benda yang bergerak dengan kecepatan 5-10 km/jam. Oleh karena itu reaksi antisipasi akan lamban jika sewaktu-waktu ada sepeda motor yang dipacu hingga kecepatan mencapai 100 km/jam. Ini dikarenakan kecepatan reaksi adalah jumlah stimulus yang diindera dan sangat berhubungan erat dengan unit waktu (Ferry Hadary, 2011: 314).

Oleh Karena itu, mata membutuhkan cahaya, yang dalam kasus ini dihasilkan

oleh lampu sepeda motor. Dengan adanya bantuan cahaya maka mata sebagai sensor akan cepat merangsang interpretasi pengemudi terhadap suatu benda sehingga mempercepat waktu untuk bereaksi. Mata akan lebih reaktif memprediksi jarak kendaraan lain, mengirim sinyal-sinyal ke otak dan kemudian mengkoordinasikannya dengan pergerakan tubuh. Cahaya lampu tersebut juga dapat mengurangi kondisi fatamorgana yang timbul akibat uap panas dari aspal jalanan. Oleh karena itu diberlakukan sebagai upaya memicu kecepatan reaksi antisipasi pengemudi sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

### **Efektivitas Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Kepadatan penduduk yang terus bertambah, kebutuhan orang yang semakin banyak, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih membawa implikasi semakin ramainya transportasi di jalanan. Kepadatan lalu lintas di jalan tentu saja memerlukan pengaturan yang tepat agar keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas dapat tetap terpelihara. Di samping itu juga disiplin masyarakat dalam mentaati peraturan lalu lintas harus pula dijaga. Keteguhan penegak hukum dalam hal ini polisi lalu lintas harus senantiasa ditingkatkan agar polisi tidak mudah terjebak oleh berbagai bujuk rayu masyarakat yang selalu saja menggoda polisi untuk tidak mematuhi hukum yang berlaku.

Paradigma yang muncul kemudian adalah paradigma penyadaran masyarakat bahwa penegakan hukum adalah untuk kepentingan bersama seluruh anggota masyarakat, karena itu tidak dapat dibebankan secara sepihak kepada polisi lalu lintas belaka. Secara teoritis untuk membentuk disiplin masyarakat haruslah melalui proses pelembagaan (*institulization*) hal ini disebabkan karena norma-norma dalam berlalu lintas bukanlah norma yang tumbuh dari nilai-nilai sosial dalam

kehidupan sehari-hari. Suatu norma terlembaga (*institutionalized*) dalam suatu sistem sosial tertentu, apabila dipenuhi paling sedikit tiga syarat, yakni :

1. Sebagian terbesar dari warga suatu sistem sosial menerima norma tersebut.
2. Norma-norma tersebut telah menjiwai bagian terbesar warga-warga sistem sosial tersebut. Norma tersebut bersanksi (Agus Joko Purwadi dan Mena Saebani).
3. Adaptasi masyarakat terhadap norma-norma tersebut akan memerlukan waktu yang relatif lama, dan ini adalah suatu hal yang normal. Adaptasi itu harus dilakukan melalui proses edukasi dan karenanya memerlukan biaya yang besar. Karena itu norma yang dibuat hendaknya juga harus memiliki nilai filosofis, logika serta sosiologisnya, di samping tentu saja yuridis. Hal ini untuk menghindari kesia-siaan dalam proses internalisasi di masyarakat.

Berdasarkan Penelitian tentang hal berlakunya kaedah hukum tentang kewajiban pengendara bermotor untuk menyalakan lampu utama pada siang hari menurut Kasat Lantas Polresta Bengkulu ada anggapan-anggapan sebagai berikut:

1. Kaedah hukum yang berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaedah yang lebih tinggi tingkatnya atau apabila berbentuk menurut cara yang telah ditetapkan atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya.
2. Kaedah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaedah tersebut efektif Artinya, kaedah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak dapat diterima oleh warga masyarakat atau kaedah tadi berlaku karena diterima atau diakui oleh masyarakat.
3. Kaedah hukum tersebut berlaku secara filosofis, artinya sesuai dengan cita-cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

Namun juga diakui bahwa betapapun melembaganya suatu norma, akan tetapi kadang-kadang terjadi juga penyimpangan-penyimpangan. Hal itu terbukti dari bereksistensinya sanksi-sanksi. Karena itu sangat diperlukan adanya faktor pengendali sosial. Faktor pengendali sosial haruslah dibedakan dari pengendalian diri, walaupun keduanya berhubungan erat. Pada taraf individual, maka pengendalian sosial mengacu pada usaha untuk mempengaruhi pihak lain, sedangkan pengendalian diri tertuju pada pribadi sesuai dengan ide atau tujuan tertentu yang ditetapkan sebelumnya (Otje Salman, 77). Apabila ditilik dari proses perkembangan hukum lalu lintas dalam sejarah terhadap hubungan dengan eksistensi dan peranan dari kesadaran hukum masyarakat ini dalam tubuh hukum positif, terdapat suatu proses pasang surut dalam bentangan waktu yang teramat panjang. Hukum masyarakat primitif, jelas merupakan hukum yang sangat berpengaruh, bahkan secara total merupakan penjelmaan dari hukum masyarakatnya.

Masalah kesadaran hukum masyarakat mulai lagi berperan dalam pembentukan, penerapan, dan penganalisaan hukum. Dengan demikian, terhadap hukum dalam masyarakat maju berlaku ajaran yang disebut dengan *co-variant theory*. Teori ini mengajarkan bahwa ada kecocokan antara hukum dan bentuk-bentuk perilaku hukum. Di samping itu berlaku juga doktrin *volksgeist* (jiwa bangsa) dan *rechtsbemu stzijn* (kesadaran hukum) sebagaimana yang diajarkan oleh Eugen Ehrlich misalnya doktrin-doktrin tersebut mengajarkan bahwa hukum haruslah sesuai dengan jiwa bangsa/kesadaran hukum masyarakat. Kesadaran hukum dipandang sebagai mediator antara hukum dan bentuk-bentuk perilaku manusia dalam masyarakat (Otje Salman, 78). Apabila Membicarakan efektifitas hukum dalam masyarakat berarti membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Efektifitas hukum yang di maksud berarti mengkaji

kembali hukum yang harus memenuhi syarat yaitu berlaku secara yuridis, berlaku secara sosiologis dan berlaku secara filosofis. Oleh karena itu faktor-faktor yang dapat memengaruhi kesadaran masyarakat dalam mematuhi ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam masyarakat menurut Kasat Lantas Polresta Bengkulu dapat ditinjau melalui cara sebagai berikut :

## 1. Kaidah Hukum

Dalam teori Ilmu hukum dapat dibedakan tiga macam hal mengenai berlakunya hukum sebagai kaidah. Hal itu diungkapkan sebagai berikut:

### a. Aspek Yuridis

Dari sisi yuridis untuk terjadinya suatu perundang-undangan harus memenuhi 2 asas, yaitu asas regulatif dan asas konstitutif. Asas konstitutif yaitu asas yang bila itu tidak dipenuhi, maka Undang-Undang itu tidak sah.

Agaknya asas ini memang sudah dipenuhi, yaitu prosedur pembuatan Undang-Undang tersebut telah melalui hak inisiatif dari Pemerintah kemudian disetujui oleh DPR lalu diundangkan. Tetapi dari sisi asas regulatif yaitu asas yang bila tidak dipenuhi maka Undang-Undang itu akan kehilangan rasa keadilan, agaknya Undang-Undang ini tidak memenuhi persyaratan, sebab asas regulatif harus dipenuhi dengan memperhatikan perkembangan masyarakat secara historis dan kultural.

Secara historis-kultural, menyala kan lampu utama di siang hari adalah merupakan hal yang baru bagi masyarakat yang tengah mengalami modernisasi, sebab sebelum periode ini, masyarakat kita masih dalam kondisi yang tradisional. Artinya jumlah kendaraan bermotor pada saat itu belum sebanyak sekarang. Demikian pula dengan berbagai perkembangan teknologi di bidang pengaturan lalu lintas jalan serta kelengkapan kendaraan dalam berlalu lintas. Kalau dulu belum dikenal adanya *traffic-light*, kini *traffic-light* telah menjamur di mana-mana. Demikian pula kalau dulu belum dikenal adanya berbagai

rambu-rambu lalu lintas, kini sudah banyak. Kesemuanya itu tentu memerlukan sosialisasi yang luas dan membutuhkan waktu.

Asas regulatif harus mampu mengkomodasikan berbagai perkembangan masyarakat tersebut. Tentang berbagai kelengkapan kendaraan untuk dapat dikatakan sebagai laik jalan, sesuai dengan peruntukan, dan sebagainya harus ada ketentuan yang jelas. Hal ini dimaksud agar asas *lex-certa* dapat dipenuhi. Hal itu dikarenakan Undang-Undang yang memenuhi asas legalitas memberikan sifat perlindungan terhadap rakyat dari kekuasaan pemerintah yang tanpa batas.

### b. Aspek Sosiologis

Dalam rangka memahami keterkaitan antara hukum dengan masyarakat yang mendukung hukum itu, perlu diperhatikan adanya reaksi masyarakat terhadap hukum itu, dan yang harus diperhatikan ialah bagaimana hukum yang berlaku di masyarakat itu sesuai dan terjalin dengan baik ke dalam jaringan interaksi sosial; apakah hukum sebagai sarana pengatur masyarakat sudah bekerja secara efektif atau belum, artinya apakah masyarakat masih mencari sarana lain di luar hukum itu.

Untuk memparalelkan ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nilai-nilai sosial yang tumbuh di masyarakat tentu hal yang tidak mudah. Menurut Durkheim agar hukum dapat berlaku efektif di masyarakat harus ada rasa kebersamaan di masyarakat tersebut. Perasaan kebersamaan ini tidak hanya menarik para anggota menjadi satu, melainkan sekaligus juga menjadi landasan berdirinya masyarakatnya. Dengan demikian, serangan terhadap masyarakatnya akan dihadapi dengan kesadaran bersama pula, berupa penindakan terhadap serangan tersebut, dalam hal ini berupa pembedaan.

Paragraf di atas menjelaskan bahwa kewajiban pengendara dan pengguna jalan raya untuk menyala kan lampu utama di siang hari sejalan dengan kebutuhan masyarakat atau tidak. Apakah masyarakat



membutuh kan pengaturan itu dan apakah masyarakat benar-benar menerima dengan adanya ketentuan tersebut.

Oleh karena itu agaknya memang untuk bisa berlakunya ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 secara efektif, masyarakat harus lama-sama merasa kan pentingnya pengaturan yang tegas dan keras dalam penegakan disiplin berlalulintas. Sampai saat ini agaknya media massa pun belum banyak menyorot tentang penerapan disiplin dalam penerapan ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, sehingga polisi pun tampaknya belum merasa perlu untuk menindak tegas para pelanggar lalu-lintas sesuai dengan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut. Perhatian masyarakat beserta media masa masih banyak tertuju pada pemberantasan KKN di tingkat atas, sehingga kasus-kasus pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai kasus murahan atau kasusnya orang jalanan saja.

#### c. Aspek Filosofis

Menurut Krabbe hukum tidak memperoleh kekuatan mengikutinya dari kehendak pemerintah, melainkan pemerintah hanya memperoleh kekuasaannya (Krabbe). Sesuai per nyataan Krabbe tersebut dihubungkan dengan pembuatan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka sebenarnya kekuatan mengikut ketentuan Undang-Undang itu bukan karena pemerintah menghendaknya. Menurut Krabbe Undang-Undang itu mengikat berdasarkan hukum yang menjelma di dalamnya. Hukum itu sendiri datangnya adalah dari perasaan hukum individu. Akan tetapi individu itu sangatlah banyak, sedang pergaulan hidup menghendaki kesatuan kaidah hukum : hukum harus sama untuk seluruh anggota masyarakat. Ini adalah merupakan *concitio sine qua non*.

Keseragaman kaidah hukum lebih penting daripada isi kaidah itu, sehingga kesadaran hukum kita memberikan nilai yang tertinggi kepada kesatuan kaidah tersebut, jika perlu mengorbankan sesuatu

isi yang tertentu yang lebih kita sukai. Karena menurut Krabbe untuk mendapatkan kaidah hukum yang mewakili seluruh perasaan hukum masyarakat, kaidah hukum haruslah dipilih dari orang terbanyak untuk dijadikan kaidah persekutuan, yaitu dari suara mayoritas yang mempunyai nilai hukum tertinggi.

Pemikiran tentang hukum sebagai alat pembaharuan dalam masyarakat berasal dari Roscoe Pound dalam bukunya yang terkenal "*An Introduction to the philosophy of law*" (1954). Disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia, konsepsi "*law as tool of social engineering*" yang merupakan inti pemikiran dari aliran Pragmatic Legal Realism itu. Bila ini dihubungkan dengan keadaan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, ketentuan ini memang dimaksudkan untuk menjadi agen pembaharuan terhadap perilaku masyarakat dalam berlalu lintas di jalan. Ketentuan ini juga dimaksudkan sebagai rekayasa sosial yang akan mengarahkan perilaku masyarakat dalam berlalu lintas agar sesuai dengan kehendak pembuat Undang-Undang.

Jelasnya di bidang pengaturan disiplin berlalu lintas ini memang pemerintah harus menetapkan hukum untuk merekayasa perilaku masyarakat agar berdisiplin. Perilaku masyarakat hendak dipolakan ke dalam suatu peraturan perundang-undangan. Namun usaha ini belum memenuhi persyaratan yang lain, yaitu aspek sosiologis, guna mendapatkan dukungan dari masyarakat luas.

## 2. Penegak Hukum

Dalam hal ini akan dilihat apakah para penegak hukum sudah betul-betul melaksanakan tugas dan kewajibannya dengan baik, sehingga dengan demikian hukum akan berlaku secara efektif dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya para penegak hukum tentu saja harus berpedoman pada peraturan tertulis, yang dapat berupa peraturan perundang-undangan peraturan pemerintah dalam aturan-aturan lainnya yang sifatnya

mengatur, sehingga masyarakat mau atau tidak mau, suka atau tidak suka harus patuh pada aturan-aturan yang dijalankan oleh para penegak hukum karena berdasarkan pada aturan hukum yang jelas. Namun dalam kasus-kasus tertentu, penegak hukum dapat melaksanakan kebijakan-kebijakan yang mungkin tidak sesuai dengan peraturan-peraturan yang ada dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu sehingga aturan yang berlaku dinilai bersifat fleksibel dan tidak terlalu bersifat mengikat dengan tidak menyimpang dari aturan-aturan yang telah ditetapkan.

Suatu pameo klasik memberikan alternative yang dilematis, antara materi hukum yang bagus dijalankan oleh aparat penegak hukum yang jelek, atau materi hukum yang cacat dijalankan oleh aparat penegak hukum yang bagus, maka akan terpilih alternatif kedua, karena output nya akan lebih baik daripada memilih alternatif pertama. Kondisi idealnya adalah baik materi hukum maupun aparat penegak hukumnya bagus. Hal ini menunjukkan pentingnya “Kualitas moral dan etika aparat penegak hukum” khususnya Polri dan PPNS yang diberi wewenang untuk melakukan dan mengambil tindakan dalam rangka penegakan hukum akan berdampak pada kinerja yang profesional. Kualitas moral dan etika penegak hukum yang tinggi guna terwujudnya kinerja penegak hukum yang baik.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum di bidang lalu lintas, bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini dapat dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :

#### a. Penegakan Hukum

- 1) Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maupun peraturan pemerintah yang ada tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana Pasal 273 sampai dengan Pasal 317.

- 2) Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang denda minimum tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.
  - 3) Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak di laksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar.
  - 4) Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola *System Potensial Point Target* (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
  - 5) Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.
- #### b. Sikap Penegak Hukum
- 1) Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum.
  - 2) Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
  - 3) Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur Criminal Justice System (CJS).
  - 4) Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan /LLAJR

terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangan nya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.

- 5) Traffic Education belum dilaksanakan dengan baik dan kontinyu.
- 6) Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

c. Sarana dan Prasarana

- 1) Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :
- 2) Tidak berfungsinya jalan se bagaimana mana mestinya, akibat nya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
- 3) Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, se bagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.
- 4) Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah/ badan koordinasi di bidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum men cerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

3. Masyarakat

Kesadaran hukum dalam masyarakat belum merupakan proses sekali jadi, melainkan merupakan suatu rangkaian proses yang terjadi tahap demi tahap kesadaran hukum masyarakat sangat berpengaruh terhadap kepatuhan hukum, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dalam masyarakat maju orang yang patuh pada hukum karena memang jiwanya sadar bahwa mereka membutuhkan hukum dan hukum itu bertujuan baik untuk mengatur masyarakat secara baik benar dan adil. Sebaliknya dalam masyarakat tradisional kesadaran hukum masyarakat berpengaruh secara tidak

langsung pada kepatuhan hukum (Soerjono Soekanto, 1994: 17).

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Bisa dipahami bahwa dalam proses bekerjanya hukum menempatkan manusia pada posisi sentral. Ini terjadi karena proses legislasi sampai aplikasi dilaksanakan dan menjadi otoritas manusia, di mana pada tataran operasionalnya diwujudkan dalam bentuk sikap dan perilaku. Dalam tulisannya, Satjipto Rahardjo, penggagas pemikiran hukum progresif di Indonesia, secara tegas memasukkan perilaku (manusia) sebagai unsur penting dalam hukum, bahkan menempatkan perilaku manusia tersebut di atas peraturan. Menurut nya, kasus di Indonesia, proses hukum masih lebih dilihat sebagai proses peraturan daripada perilaku mereka yang terlibat di situ (Satjipto Rahardjo, 95).

Faktanya, soal ketidaktertiban di jalan dan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebagian terbesar disebabkan oleh perilaku manusia. Hasil penelitian yang dilakukan Haryono mengenai interaksi faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan tol menunjukkan bahwa faktor pengemudi merupakan penyebab kecelakaan yang paling besar pengaruhnya. Dalam survey lain ditemukan bahwa terdapat 10 penyebab utama terjadinya kecelakaan, 6 di antaranya dipicu oleh sikap dan keteledoran pengemudi seperti ketidakdisiplinan, kelelahan, emosional dan karena pengaruh minuman keras/narkoba. Faktor *human error* sebagai penyebab kecelakaan mencapai 91% (Nurul Huda, 2011).

Adapun apabila pelanggaran disepelekan maka akan menjadikan kecelakaan lalu lintas. Secara umum paling tidak ada tiga faktor yang memberikan kontribusi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ketiga faktor tersebut adalah sarana atau kendaraan, disini diasumsikan kendaraan yang tidak dalam kondisi yang baik dapat menyebabkan kecelakaan, seperti tidak

berfungsinya rem dan masalah lain yang berhubungan dengan sarana. Faktor berikutnya adalah prasarana yang mencakup jalan dan lingkungan jalan, dalam hal ini kondisi jalan yang buruk dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan ini memang tanggung jawab pemerintah untuk memberikan prasarana berupa jalan yang bagus maksudnya disini dalam kondisi yang baik dan selalu ada perawatan berkala. Lalu faktor yang terakhir adalah faktor manusia yang mencakup pengemudi dan pejalan kaki.

Dalam hal ini terlihat sangat jelas sekali faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah dari individu itu sendiri. Dan bila kita lihat lebih jauh hal ini berkaitan dengan masyarakat yang tidak menaati peraturan sehingga melakukan pelanggaran-pelanggaran yang berdampak pada terjadi suatu kecelakaan. Oleh karena itu perlu diciptakan budaya tertib lalu lintas yang akhirnya bila hal itu terus dilakukan akan menjadi budaya hukum yang akan menata kehidupan sosial masyarakat.

Di dalam teori mengenai pelaksanaan hukum seringkali dikatakan bahwa, efektivitas hukum tergantung pada penerapan sanksi-sanksinya, yang bertujuan untuk kepastian hukum dan menghasilkan sikap jera bagi pelanggar hukum. Karena banyak pelanggar terutama pelanggar lalu lintas yang disebut dengan tidak adanya kesadaran hukum mengakibatkan wibawa hukum menjadi melemah. Hukum menggunakan suatu kekuasaan untuk memaksa orang-orang menghormati norma sosial dan dengan demikian membantu supaya kebudayaan dapat lestari. Dapat juga dikatakan secara lebih halus bahwa hukum mendorong agar para warga masyarakat berlaku secara tidak menyimpang, karena ada ancaman akan digunakan paksaan. Sebenarnya malahan banyak warga masyarakat tanpa terlalu sadar akan adanya ancaman, secara otomatis berlaku menurut apa yang dituntut oleh norma sosial dan hukum. Ketaatan yang agak otomatis itu berlangsung akibat proses internalisasi dari norma yaitu proses

pengasuhan sehingga seseorang menerima norma-norma sosial dan nilai budaya yang mendasarinya.

Dapat dilihat bahwa dalam pengendalian sosial itu digunakan berbagai cara atau instrumen, dari cara yang terhalus sampai kepada cara yang paling keras, dari cara yang menghimbau kepada kemampuan akal sampai kepada paksaan yang tidak mengenal ampun. Semua acara ini tertuju untuk mewujudkan suatu keadaan yang serasi atau situasi yang damai, atau untuk mewujudkan suatu tatanan sosial yang memungkinkan para warga masyarakat melaksanakan cara hidup seperti terumus, baik secara eksplisit maupun secara implisit dalam kebudayaan yang dianut masyarakat yang bersangkutan.

Menurut Kasat Lantas Polresta Bengkulu Contoh yang paling sederhana yaitu banyaknya pengendara kendaraan tidak menyalakan lampu utama di siang hari yang diamanatkan oleh Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Kesemuanya itu tentunya tidak dapat dibiarkan begitu saja. Karena jelas-jelas tindakan ini sangat merugikan keselamatan masyarakat pengguna jalan lain. Salahkan bila polisi menindak dengan tegas pelanggaran-pelanggaran tersebut? Menurut peneliti memang seharusnya aparat pemangku kebijakan penegakan hukum di Indonesia harus selalu mewujudkan masyarakat yang patuh dan peduli hukum dan menindak tegas para pelanggar hukum tersebut.

Sebenarnya pelanggaran lalu lintas seperti hal tersebut sangatlah sepele. Bila ini semua dibiarkan maka akan mengakibatkan kecelakaan, perkelahian dan bentuk kekerasan yang lain yang tidak mencerminkan sebuah budaya bangsa Indonesia. Hal-hal tersebut bisa sebenarnya diminimalisasi dengan cara penegakan hukum yang tegas bila perlu digalangan kembali mengenai sopan berlalu lintas di jalan. Serta perlunya penambahan personel kepolisian / pos polisi di sekitar daerah rawan terjadinya tindak pelanggaran lalu lintas seperti yang terjadi di atas.

Di Lain pihak, masyarakat juga mestinya jeli memahami apa sebetulnya yang diharapkan polisi lalu lintas dengan adanya kebijakan *light on*. Jika dicermati lebih dalam sebetulnya tujuan adanya aturan *light on* sungguh mulia. Dengan bahasa lain, aturan tersebut sebetulnya memiliki muatan kemanusiaan yakni mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang jumlahnya cukup tinggi di negeri ini.

Negara Indonesia adalah negara hukum yang seharusnya masyarakat didalamnya menjunjung tinggi nilai-nilai hukum dan mematuhi baik dalam bidang lalu lintas ataupun bidang yang lain. Tidak sulit untuk mewujudkan itu semua tetapi hanya perlu dengan iktikad tenggang rasa dan saling menghargai antar warga negara mungkin dapat meredam itu semua, rasa senasib dan sepenanggungan, rasa kesetiakawanan dan sterusnya.

Tentunya selalu senantiasa menjaga dan menghargai hukum atau undang-undang yang telah ditentukan, karena undang-undang dibuat untuk kepentingan bersama dan bukan untuk kepentingan pribadi atau golongan tertentu. Jadi didalam meyakini permasalahan yang melibatkan antar individu hendaknya disikapi dengan sabar dan rendah diri agar tercipta suasana yang nyaman dan tercipta kondisi yang kondusif. Tentunya kita tidak ingin negeri ini kacau balau dan tidak beraturan, tentunya kita ingin negeri yang damai dan sejahtera, nyaman dan tentram serta aman dari segala bentuk tindakan kejahatan.

Tanggung jawab bersama menciptakan negeri yang aman dan kondusif bebas dari permasalahan-permasalahan yang dapat memicu perpecahan. Pemerintah hanya mengesahkan undang-undang dan masyarakatlah yang seharusnya turut serta mengawal undang-undang tersebut selain aparat penegak hukum. Peran masyarakat memang sangatlah diperlukan dalam kegiatan penciptaan kondisi tersebut.

### III. PENUTUP

Ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mewajibkan pengendara kendaraan bermotor untuk menyalakan lampu utama di siang hari belum dapat dikatakan berlaku secara efektif. Hal ini dikarenakan masih banyak masyarakat yang belum sepenuhnya mematuhi ketentuan ini. Ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak mampu mempolakan disiplin masyarakat dalam berlalu lintas di jalan, sebab kurang mendapat dukungan masyarakat luas, kurang memenuhi syarat berlakunya secara filosofis, walaupun secara yuridis memenuhi syarat.

Adapun saran yang dapat penulis berikan berdasarkan penelitian ternyata diketahui kebanyakan masyarakat pengguna jalan raya yang mengendarai kendaraan belum memahami secara komprehensif arti pentingnya menyalahkan lampu kendaraan. Oleh karena itu disarankan kepada Satuan Lalu Lintas khususnya dan Kapolresta Bengkulu/Dit Lantas Polda Bengkulu untuk mensosialisasikan dan pengawasan baik secara preventif maupun represif.

### DAFTAR PUSTAKA

#### Buku-Buku

- Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, 2001.
- Fachrurrozy, *Keselamatan Lalu Lintas (Traffic Safet)*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2001.
- Ramdlon Naning, *Menggairah kan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 2009.
- Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum Di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.
- Soerjono Soekanto, *Beberapa Teori Tentang Struktur Masyarakat*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001.

---

\_\_\_\_\_, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 2002.

P. Suwardjoko Warpani, *Pengelola Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, 2010.

#### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### **Sumber Lain**

Satjipto Rahardjo, *Peningkatan Wibawa Hukum Melalui Pembinaan Budaya Hukum*, Makalah pada Lokakarya Pembangunan Bidang Hukum Repelita VII, BPHN, 1997.

Wordpress, *Kesadaran Masyarakat Rendah, Light On Masih Diciekin*, <http://wordpress.com>, diakses pada tanggal 2 Januari 2010.